

GALICIA: EL TRÁNSITO HACIA UNA SOCIEDAD URBANA EN EL CONTEXTO DE LA UNIÓN EUROPEA

ANDRÉS PRECEDO LEDO / ALBERTO MÍGUEZ IGLESIAS
MARÍA ISABEL FERNÁNDEZ JUSTO
Universidad de Santiago de Compostela

Recibido: 9 de julio de 2008

Aceptado: 25 de septiembre de 2008

Resumen: Bajo este título se aborda el reciente tránsito de una Galicia rural a la región urbana actual, con una evolución de la tasa de urbanización más elevada que la media europea, pudiendo por ello hablar de una convergencia urbana de Galicia con Europa. Para demostrar este hecho se ha confeccionado una base de datos de las siete áreas urbanas desarrolladas en torno a las principales ciudades gallegas, utilizando como criterios de delimitación de esas áreas los que se consideran mayoritariamente en los diferentes países europeos. Esta delimitación permite estudiar la distribución del crecimiento de la población en cada una de las siete ciudades gallegas, la distribución de la producción y el proceso de terciarización de su economía urbana, resaltando su apertura hacia el exterior, principalmente en los ámbitos empresarial, turístico y cultural, e incorporándose a las regiones más desarrolladas siguiendo el modelo urbano postindustrial. También se analiza el crecimiento de las ciudades gallegas en el contexto de las ciudades medias europeas, advirtiéndose un déficit de tamaño en relación con su competitividad, cuya causa radica en la estructura policéntrica de la red urbana regional y en el proceso histórico de alternancia del liderazgo urbano. Para alcanzar dimensiones más competitivas, se proponen varias estrategias de agrupación territorial, como la creación de eurociudades en torno a ciudades-puerto entre las que existen complementariedades funcionales.

Palabras clave: Proceso de urbanización / Competitividad urbana / Marketing urbano / Producto ciudad.

GALICIA: THE TRANSITION TO AN URBAN SOCIETY IN THE CONTEXT OF THE EUROPEAN UNION

Abstract: We speak about to the recent transit of a Galician rural to the urban region today, with an evolution of the urbanization rate higher than the European average, and may therefore speak of a convergence of urban Galicia with Europe. We have compiled a database of the seven urban areas developed around the main Galician cities, using as criteria for delimitation of those areas which are seen mostly in different European countries for demonstrate the convergence of urban Galicia. This definition allows studying the distribution of population growth in each of the seven cities of Galicia, distribution of production and process tertiarization of its urban economy, highlighting its openness to the outside world, mainly in the fields business, tourism and cultural, joining the more developed regions, along the lines postindustrial city. It also examines the growth of the Galician cities in the context of medium-sized cities in Europe, warned of a shortfall size in relation to its competitiveness, whose cause lies in the structure of the polycentric urban network in regional and historical process of alternating leadership urban. To achieve more competitive dimensions are proposed several strategies territorial grouping, such as the creation of Eurocities around port-cities where there are complementarities between functional.

Keywords: Urbanization process / Urban competitiveness / Urban marketing / Product city.

1. LA CONVERGENCIA URBANA CON EUROPA: EL CRECIMIENTO DE LAS ÁREAS URBANAS

1.1. INTRODUCCIÓN

En los últimos veinte años, Galicia se ha incorporado a la tendencia de las regiones y países más desarrollados, donde la población se concentra en las áreas ur-

banas y, a la vez, las sociedades dejan de ser rurales para convertirse en urbanas. Desde esta perspectiva, siempre se ha considerado que la urbanización era sinónimo de modernización y desarrollo, y esto sigue manteniendo su vigencia en nuestro entorno geográfico y económico europeo, aunque en el ámbito mundial requiera importantes matices principalmente por los efectos generados por la globalización en el proceso de urbanización y por el papel de las migraciones y de las bolsas de pobreza en la mayores ciudades mundiales, ya que en una proporción creciente corresponden a los países en vías de desarrollo (Precedo, 2004). Pero en nuestro caso, como ya hemos dicho, la situación debe valorarse de modo positivo. Los datos nos ayudarán a comprender mejor el alcance de la aceleración de nuestro proceso de urbanización, ralentizado desde los inicios de la revolución industrial y acelerado a partir de la integración en Europa y de la internacionalización de algunas de nuestras grandes empresas. Por eso, se puede afirmar que la Galicia de hoy es ya una sociedad urbana. Veamos los datos.

1.2. GALICIA: UNA SOCIEDAD URBANA

El índice de urbanización de Galicia en el año 2005 era del 70,47, es decir, que el setenta por ciento de nuestra población era ya urbana; una cifra que aún podría incrementarse si utilizásemos los criterios que usan países que, como el nuestro, se caracterizan por una urbanización dispersa, donde el tamaño base de contabilización se sitúa entre los 1.000 y los 3.000 habitantes en núcleo o entidad y, en algún caso, como Dinamarca, incluso menos. Nosotros, para el cálculo de este índice, hemos tenido en cuenta los criterios de España y de otros países europeos que utilizan el doble criterio: los municipios con más de 10.000 habitantes y las poblaciones de las áreas o aglomeraciones urbanas supramunicipales, que en nuestro caso son siete con cuarenta y un municipios periurbanos.

A pesar de haber alcanzado un elevado grado de urbanización, todavía estamos por debajo de la media europea (76,08) y de la española (76,72), pero nos situamos en un nivel intermedio en relación con los quince Estados de la Unión Europea: nueve tienen un índice de urbanización superior al de Galicia y seis están por debajo del nuestro. Esta diferencia resulta lógica, pues los que nos superan son los países más industrializados, entre los que se cuentan los que fueron el escenario de la primera revolución industrial –Reino Unido, Bélgica, Luxemburgo, Holanda y Alemania–, quedando por debajo de Galicia los países con extensas superficies poco atractivas para la urbanización por ser zonas frías o de montaña –Austria, Finlandia– o los países mediterráneos con un fuerte componente rural, como Grecia, Portugal e incluso Italia.

Si nos comparamos con los grandes Estados del mundo, nuestra posición es mucho más favorable pues, salvo Estados Unidos (80,8) –uno de los países más urbanizados del mundo y uno de los mayores exponentes de la sociedad metropolitana moderna– y Rusia (72,9) –por la concentración de la población en grandes ciudades debido a las condiciones geográficas del medio–, en todos los demás países

el índice de urbanización es inferior al de Galicia, como ocurre en China (40,4) o en India (28,1). Por eso, en un contexto europeo y mundial podemos afirmar que Galicia se inscribe en el conjunto de las sociedades urbanas.

Tabla 1.- Proceso de urbanización en Europa

	EU-15	ESPAÑA	ALEMANIA	ITALIA	REINO UNIDO	FRANCIA
PU 1985	266.518	28.513	56.486	37.819	50.131	40.717
PU 2005	296.333	33.295	60.630	39.652	54.052	46.781
PT 1985	360.624	38.420	77.685	56.593	56.554	55.284
PT 2005	388.883	43.397	82.652	58.646	60.245	60.991
Incremento	11,19	16,77	7,34	4,85	7,82	14,89
Tasa anual	0,05	0,06	0,05	0,05	0,05	0,05
% pob. urb. 1985	73,90	74,21	72,71	66,83	88,64	73,65
% pob. urb. 2005	76,20	76,72	73,36	67,61	89,72	76,70
Incremento %	3,11	3,38	0,89	1,18	1,22	4,14
Tasa anual %	0,049	0,049	0,048	0,048	0,048	0,050
Diferencia	2,30	2,51	0,64	0,79	1,08	3,05

FUENTE: Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations (2006) y elaboración propia.

1.3. UNA URBANIZACIÓN ACELERADA: LA DOBLE CARA DEL PROCESO

Los mismos datos que hemos mencionado en el apartado anterior nos aportan una nueva información si los comparamos con el punto de partida veinte años atrás. Efectivamente, entre los años 1986 y el 2005 se advierte lo siguiente:

- La tasa de urbanización de Galicia creció a un ritmo muy alto en relación con lo ocurrido en otros países, alcanzando un incremento relativo del 6,84% y un incremento del índice de 4,51 puntos. Y esto, en un período de tiempo tan corto, no deja de ser reseñable puesto que en el punto de origen la estimación de nuestro índice de urbanización era más bajo que la media española (Galicia, un 65,9 y España, un 74,2). De ahí que nuestra diferencia con el índice medio europeo fuese en el primer año de 7,04 puntos por debajo, mientras que en el año 2005 esa diferencia se había acortado en 1,31 puntos al reducirse el diferencial a 5,73. Esto quiere decir que la urbanización en Galicia ha sido más rápida que la europea desde nuestra integración en la Unión.
- Por otro lado, nuestro índice de urbanización crece más que el de España, con un incremento de 1,31 puntos frente al 0,21 del índice español, pero aún es más representativo que nuestro índice de urbanización se haya incrementado más que el de los principales países europeos que hemos tomado como referencia para esta comparación.

Esta aceleración de la urbanización en Galicia, con ser positiva, sobre todo si la comparamos con nuestra tradición rural anterior, encierra factores causales que no lo son tanto y por eso podemos hablar de una urbanización positiva derivada del crecimiento del sistema urbano y de una desurbanización del espacio rural derivada

de la crisis demográfica generalizada que enlaza con unos problemas muy graves: el envejecimiento demográfico, la despoblación rural y el saldo demográfico negativo o, en el mejor de los casos, un estancamiento en el número de habitantes. Por eso, ese fuerte incremento de la urbanización se debe no sólo al crecimiento de las ciudades sino también al decrecimiento de las áreas rurales y al estancamiento demográfico general. Así, se puede hablar de una doble urbanización: una directa –el crecimiento urbano– y otra indirecta –el despoblamiento rural–. Esto añade una valoración más negativa de lo que a primera vista pudiera parecer.

Tabla 2.- Comparación de los incrementos en los índices de urbanización

PAÍSES	ÍNDICE 1986	ÍNDICE 2005	INCREMENTO
Francia	73,65	76,70	3,05
España	74,21	76,72	2,51
Reino Unido	88,64	89,72	1,08
Italia	66,83	67,61	0,78
Alemania	72,71	73,36	0,65
EUR-15	73,90	76,20	2,30
Galicia	65,96	70,47	4,51

FUENTE: Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations (2006) y elaboración propia.

De lo anterior se deduce que, si calculásemos los índices de crecimiento de la población rural –es decir, el complementario de lo anterior–, Galicia sería un país que destacaría por tener el índice de despoblación rural más intenso y, dado que al principio del período nos movíamos en un nivel de urbanización intermedio, ese efecto no debe atribuirse al exceso de carga rural sino más bien al debilitamiento de la red urbana de base como consecuencia de la crisis rural. De hecho, si contabilizamos por separado la evolución de la población de los municipios clasificados como urbanos por tener más de diez mil habitantes y que no forman parte de las siete áreas urbanas, comprobamos como este segmento ha reducido sus efectivos, pasando de aglutinar 535.545 habitantes en el año 1986 a tener 421.282 en el año 2005, lo que supone un descenso del 21,3%. Esto no implica que todas las cabeceras de comarca que forman la red de pequeñas ciudades hayan perdido población sino más bien lo contrario, ya que, como comprobamos en estudios anteriores sobre la evolución de la población de los núcleos urbanos, el balance había sido positivo (Precedo, 2001). Entonces, podríamos preguntarnos ¿qué es lo que explica la diferencia? Muy sencillo, las entidades urbanas ganan población o, al menos, se estabilizan, pero las parroquias rurales de los mismos municipios se despueblan, como ocurre en los municipios totalmente rurales o, lo que es lo mismo, que el crecimiento de las ciudades cabecera no ha sido suficiente para neutralizar o para compensar el decrecimiento de sus áreas de mercado fuertemente rurales y regresivas. Una dinámica que debería ser corregida mediante programas para la potenciación de las cabeceras comarcales en su totalidad y no sólo para aquellas que ya están

creciendo aunque, evidentemente, los resultados a corto plazo son siempre más positivos en el segundo caso que en el primero, pero a largo plazo resultan insuficientes para recuperar el dinamismo de la red urbana de base. Así, el desarrollo de las cabeceras comarcales sigue siendo un objetivo que debería ser preferente bajo un prima de planificación integrada del desarrollo (Precedo, 2004).

1.4. EL CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES: LA FORMACIÓN DE ÁREAS URBANAS SUPRAMUNICIPALES

En Galicia un millón y medio de personas vivimos en las siete áreas urbanas mayores, aunque esa población se distribuye de diferente modo en cada una de ellas. A esto vamos a dedicar este apartado. Diremos, en primer lugar, que hemos hecho la agregación de municipios para la delimitación de las áreas urbanas teniendo en cuenta la continuidad morfológica del espacio construido, la densidad y el crecimiento de la población, sin incluir los criterios funcionales que darían lugar a las áreas metropolitanas, porque lo que ahora nos interesa es analizar la evolución de la urbanización desde el punto de vista de la ocupación del suelo.

Las ciudades en las que el área urbana abarca un mayor número de municipios son las dos mayores, es decir, Vigo y A Coruña, aunque en esta última el menor tamaño del municipio favoreció el aumento del número de ellos. Ourense, que después de A Coruña tiene el municipio urbano de menor superficie, se vio obligada a ocupar un número considerable de los municipios vecinos para su crecimiento. Lugo, por el contrario, con el municipio más extenso, apenas expandió el espacio urbano más allá de un eje lineal que afecta a dos municipios. Pero lo que interesa señalar es la generalización de la supramunicipalidad a nuestras realidades urbanas o, lo que es lo mismo, que las ciudades gallegas, como la mayoría de las españolas y de las europeas, están formadas por una aglomeración urbana que incluye varios municipios, de modo que ya no es adecuado identificar la ciudad con el municipio urbano central, porque de esa misma realidad, aunque de diferente modo, participan los demás municipios. Lógicamente, este hecho debería estar asociado a la creación de entes de gestión supramunicipal o comarcal para hacer frente a las necesidades de planificación y ordenación territorial de nuestras ciudades, las cuales siguen creciendo según los planes de urbanismo municipales –planes que en la mayoría de los casos carecen de coordinación alguna–, lo que provoca múltiples problemas en el ámbito de las infraestructuras y de las redes del transporte, del uso del suelo y de la gestión ambiental. Por eso, independientemente de que no todas reúnan los requisitos para ser consideradas como áreas metropolitanas, en todas es necesario instituir algún sistema de gestión de ámbito supramunicipal para evitar que el crecimiento futuro termine generando disfunciones que afectarán negativamente a la competitividad de las ciudades y a su calidad de vida, entendida esta desde su acepción más amplia.

Tabla 3.- Evolución de las áreas urbanas: número de municipios

CIDADES	MUNICIPIOS 1986	MUNICIPIOS 2005
Vigo	12	12
A Coruña	10	12
Ourense	7	7
Ferrol	5	7
Santiago	4	4
Pontevedra	4	4
Lugo	3	3
Total municipios	45	49

FUENTE: INE y elaboración propia.

La delimitación de las áreas urbanas nos permite ya estudiar la distribución del crecimiento de la población en cada una de las siete ciudades gallegas.

Empezaremos diciendo que de las siete ciudades sólo Ferrol está por debajo de la media gallega, lo cual refleja el difícil ajuste de esta ciudad a los efectos de la crisis industrial de la primera internacionalización de la economía en el año 1973 –denominada “crisis del petróleo”–, pero que tuvo como consecuencia una profunda reestructuración de los sistemas productivos urbanos en un nuevo escenario mundial. En las restantes ciudades la adaptación al modelo postindustrial, basado en la terciarización de las economías urbanas, fue más sencilla debido a que ya se trataba de ciudades de servicios: en algunas ciudades se trataba de servicios administrativos y comerciales (como en los casos de Ourense, Pontevedra y Lugo), en otras se sumaron a los anteriores los de carácter empresarial y de actividades de la nueva economía (como en el caso de A Coruña) y en algunas otras se reforzó su base industrial (como en los casos de A Coruña y Ourense). Mención especial merecen los casos de Vigo y Santiago. El primero de ellos porque, después de una profunda crisis industrial que como en el caso de Ferrol afectó a sectores productivos básicos –como la construcción naval y la siderometalúrgica–, la base industrial adquirió una nueva dimensión más competitiva, aunque el riesgo de incrementar su monocultivo sectorial excesivamente centrado en la automoción y, a la vez, el incremento de la población y de la renta favorecieron el aumento de la terciarización de su economía urbana. En el caso de Santiago la situación fue distinta, ya que se debió a la creación de la capitalidad autonómica y a la promoción de la ciudad como un destino turístico destacado. Estos ajustes y reajustes, que más adelante volveremos a comentar, explican la diferente tasa de crecimiento interanual de cada una de las ciudades.

En la tabla 4, que contiene los datos de población urbana, las ciudades están ordenadas en función del número de habitantes de sus respectivas áreas urbanas en el año 2005, una ordenación que no coincide con la tasa de crecimiento puesto que, a la vista de los datos, no se observa una correspondencia entre el tamaño de la ciudad y la tasa de crecimiento. En efecto, la ciudad que experimentó un mayor cre-

cimiento fue, como era de esperar, la capital, es decir, Santiago de Compostela, seguida de A Coruña y, en tercer lugar, de Lugo, a pesar de ser la de menor tamaño demográfico. También fue muy considerable el crecimiento del área de Pontevedra-Marín, que resulta especialmente significativo si lo comparamos con la tónica que lo caracterizaba en décadas anteriores, al contrario de lo que ocurre en Ourense, que, después de un ascenso inicial mayor que la media de las ciudades, entró en una fase que podríamos calificar de estancamiento. El caso de Vigo no deja de resultar paradójico porque, a pesar de ser la aglomeración urbana con un mayor número de habitantes, ha tenido un crecimiento relativo inferior a la mayoría de las ciudades, a pesar de su fuerte impulso reindustrializador actual. De hecho, es la quinta ciudad en relación con la tasa de crecimiento demográfico del área urbana. Este es un dato que, junto con los anteriores, nos confirma lo dicho anteriormente: que fueron las ciudades terciarias las que más crecieron en población, es decir, Santiago, Lugo, A Coruña y Pontevedra, por este orden, mientras que las que habían sido industrializadas en la etapa anterior al año 1986 tuvieron un crecimiento menor, según el orden siguiente: Vigo, Ourense y Ferrol, tomadas de más a menos.

Tabla 4.- Población de las áreas urbanas

ÁREA URBANA	POBLACIÓN 1986	POBLACIÓN 2005	CRECIMIENTO (%)
Vigo	420.221	468.723	11,54
A Coruña	333.597	395.963	18,70
Ferrol	145.738	150.181	3,05
Santiago	114.068	138.805	21,68
Pontevedra	119.016	136.962	15,08
Ourense	123.829	133.980	8,20
Lugo	82.127	98.584	20,04
Total	1.338.606	1.523.198	13,8

FUENTE: INE y elaboración propia.

Un tercer y último aspecto a considerar en este apartado es el relativo a la diferencia de crecimiento entre los municipios centrales de las ciudades y sus periferias urbanas. Como hicimos anteriormente, hemos calculado los datos para las áreas urbanas, y estos serán los que marquen el hilo de nuestra argumentación.

Lo más llamativo de los datos es que los municipios centrales, es decir, los que albergan las ciudades, han perdido peso en el conjunto de la población de las áreas urbanas de Galicia, lo que se traduce en una caída del -3,7. Esto no quiere decir que no hayan incrementado su población, ya que esta ha crecido un 7,7%, pero en casi todos los casos ese incremento ha sido menor que el de las periferias. Resumiendo: nuestras ciudades pierden peso en el dinamismo de la población de las áreas urbanas de Galicia, un hecho que, por otra parte, no resulta extraño por cuanto es común a la mayor parte de las ciudades europeas. Esto se debe a una serie de hechos concatenados como son el excesivo precio del suelo y de la vivienda, el envejecimiento demográfico, la reducción del tamaño de la familia tradicional, el aumento de la familia mononuclear, el incremento de los “*singles*” y el deterioro de las áreas

históricas y de los barrios de la primera oleada inmigratoria. Son factores de parecida o de diversa naturaleza, pero que asociados han generado un vaciado demográfico de las ciudades centrales que fue sustituido por un creciente proceso de terciarización de las locales, y que ni siquiera el asentamiento de los nuevos inmigrantes ha logrado compensar, salvo en aquellas donde la concentración de inmigrantes alcanzó proporciones muy elevadas, pero en Galicia no ocurre de esa manera. Veamos cada una de las ciudades individualmente.

- a) Vigo, que es el municipio urbano más extenso y por eso el de mayor población, ocupa el tercer lugar por lo que respecta a su crecimiento (12,16%) y también por su ligera pérdida de peso sobre el total de la población de las áreas urbanas (-0,2). De todos modos, la gran expansión superficial del municipio permite pensar en un crecimiento más elevado en el futuro, siempre que los factores que actúan de freno cambien su tendencia, y que en este caso a las causas generales cabe añadir una situación negativa de planificación y de gestión del urbanismo municipal.
- b) El caso coruñés es diferente, ya que está muy condicionado por el reducido tamaño de su municipio, que es el más pequeño de las ciudades gallegas. Un municipio que está urbanizado en su casi totalidad y en el que los incrementos provocados por un planeamiento municipal basado en el aumento de las densidades residenciales para impedir la pérdida de población está jugando negativamente en relación con la calidad ambiental y urbana en general, ya que es este factor el causante de una buena parte de la problemática urbana actual (congestión de tráfico, escasez de zonas verdes interiores, masificación del espacio, sobrecarga ambiental). De todos modos, es el que ha perdido más peso poblacional con respecto al total (-1,8) y el penúltimo en crecimiento.
- c) Ourense, el tercer núcleo urbano de Galicia por la población de su municipio, es el cuarto que más crece (8,2%), pero su peso en el conjunto descendió hasta el cuarto lugar (-0,4), indicando esto un dinamismo medio.
- d) Lugo es la ciudad que más creció de Galicia (22%), ya que pasó de ocupar el penúltimo lugar en el año 1986 –el sexto– a convertirse en la cuarta por el número de habitantes, lo que supuso un incremento de peso sobre el total que la situó en el primer lugar. En este caso, la situación es la contaria a la coruñesa, porque el municipio lucense es el más extenso de los urbanos y tiene capacidad para albergar el crecimiento de la ciudad actual y futura sin necesidad de acudir a los municipios adyacentes.
- e) Santiago, a pesar del fuerte crecimiento de su área urbana, no ha logrado posicionarse más allá del quinto lugar, con una tasa moderada de crecimiento (7,7%), igual que la media de las siete ciudades, y con una pérdida de peso elevada (-0,3). En este caso, este desajuste no está relacionado con el tamaño del término municipal que alberga la ciudad sino que, por el contrario, se trata de uno de los municipios más extensos y cuyo suelo presenta grandes posibilidades para acoger un tamaño de población muy superior al que el crecimiento actual

podría proyectar en el futuro del área urbana. En este caso, la diferencia de crecimiento con la periferia hay que explicarla acudiendo a la deficiente gestión del suelo municipal y, más aún, al excesivo precio alcanzado por la vivienda en relación con la distribución familiar de la renta, un desajuste que está incrementando enormemente los costes derivados de la inversión en infraestructuras de transporte para paliar los efectos derivados de la formación de una mancha urbana fragmentada y dispersa en su entorno.

- f) Ferrol también presenta un cuadro parecido pero mucho más grave, porque su pérdida de población es la más elevada de Galicia (-10,4%) y su pérdida de peso sólo cede ante la del municipio coruñés. En efecto, aparte de los efectos de la crisis industrial acumulada que hemos mencionado antes, el decrecimiento ferrolano está más relacionado con la incapacidad de generar suelo residencial y suelo empresarial en el propio municipio que con la problemática derivada del ajuste sectorial.
- g) Queda, finalmente, el caso de Pontevedra, la ciudad que más crece después de Lugo (17,96%) y también la que incrementó su peso demográfico en el sistema urbano. Su función comercial y administrativa, el precio más bajo de la vivienda y el propio atractivo urbano parecen ser las causas de este crecimiento que es común, como ya hemos dicho, a todas las ciudades terciarias.

Tabla 5.- Crecimiento de los municipios centrales

MUNICIPIOS	POBLACIÓN 1986	POBLACIÓN 2005	CRECIMIENTO (%)	PROPORCIÓN SOBRE EL TOTAL		
				1986	2005	Dif.
Vigo	261.878	293.725	12,16	19,5	19,3	-0,2
A Coruña	239.150	243.349	1,76	17,8	16,0	-1,8
Ourense	100.143	108.358	8,20	7,5	7,1	-0,4
Lugo	75.623	92.271	22,01	5,6	6,1	+0,5
Santiago	86.250	92.919	7,73	6,4	6,1	-0,3
Ferrol	86.154	77.155	-10,45	6,4	5,1	-1,3
Pontevedra	67.289	79.372	17,96	5,0	5,2	+0,2
Total	916.487	987.149	7,7	68,5	64,8	-3,7

FUENTE: INE y elaboración propia.

Concluyendo este apartado y antes de entrar en el estudio de lo qué ocurrió en las periferias de las ciudades, debemos reiterar lo dicho al principio: que el peso de las ciudades y de sus municipios tiende a disminuir en términos poblacionales y que, aunque en cada una de ellas la casuística es diferente, en todas, excepto en Lugo, este proceso probablemente seguirá evolucionando en el mismo sentido, tanto que ya comienzan a ser visibles los casos en los que la población de la periferia iguala o supera a la de la ciudad, como dentro de algún tiempo ocurrirá en el área urbana de A Coruña e incluso en la de Vigo, aunque, como ya hemos dicho, por razones diferentes en cada caso. Ahora vamos a ver lo qué ocurrió en los espacios complementarios, es decir, en las periferias.

Resulta curioso constatar como la pérdida de peso de los municipios centrales en el sistema de ciudades es la misma que en los municipios de la periferia pero, en este caso, con signo positivo (+3,7), lo que indica que estamos asistiendo a una transferencia del crecimiento dentro del sistema. Por la misma razón, las periferias urbanas han crecido 3,5 veces más que las ciudades de origen (un 27% frente a un 7,7%), es decir, que han triplicado su crecimiento o, si se quiere, que las periferias urbanas crecen tres veces más que las ciudades. Dicho esto, y tal y como hicimos antes, comentaremos por separado cada uno de los casos:

- a) A Coruña y Santiago son las ciudades que han experimentado una expansión urbana más importante hacia sus periferias, aunque las razones sean distintas, tal y como ya hemos señalado. En A Coruña el suelo en el municipio central está agotado y en Santiago la gestión del suelo ha favorecido la salida de habitantes, pero coinciden en que ambas son ciudades cuya economía tiene una especialización terciaria más importante, un hecho que en muchos casos está relacionado con las opciones sociales hacia la vivienda unifamiliar. El caso es que en la periferia coruñesa vive ya el 38% de la población del área urbana y en la de Santiago el 33%, siendo ambas ciudades en las que las periferias han adquirido más peso en el conjunto del sistema de ciudades, destacando A Coruña sobre todas las demás.
- b) Vigo tiene la periferia con más habitantes, como ya ocurría al principio del período pero, aunque la proporción de población que vive en ella es semejante a las de las anteriores (33%), la tasa de crecimiento es tres veces menor (10,5%) y esto la ha llevado a perder peso demográfico relativo siendo, en este sentido, menos dinámica que las otras dos ciudades gallegas que desempeñan el papel de ser centros de decisión. Probablemente, esta diferencia está relacionada con un hecho que ya hemos comentado cuando hemos hablado del proceso de urbanización: el caso vigués se superpuso a una red urbana de base muy desarrollada, mientras que en los casos de A Coruña y Santiago tuvo lugar mediante la superimposición del crecimiento urbano sobre unos espacios predominantemente rurales con carencia de red urbana premetropolitana.
- c) Los datos de Ferrol confirman lo que ya hemos dicho al ser la tercera en orden por lo que respecta a la la tasa de crecimiento (22,6%) y a la ganancia de peso (+0,3) y, lo que es más significativo, al ser la periferia que tiene mayor población con respecto al área urbana y a la ciudad. Tiene una distribución espacial de la población y del crecimiento muy relacionada con los asentamientos industriales tradicionales, pero también con la salida de la población hacia la periferia y especialmente hacia el municipio de Narón, que le ha proporcionado al sistema urbano local la oferta de viviendas y de suelo empresarial que la ciudad no ha sido capaz de hacer. Este dato también es muy significativo porque sirve para evidenciar que el área urbana ferrolana esta recuperando el dinamismo anterior, siendo el declive más un problema de la ciudad que del área urbana en su conjunto, presentando ambas una dinámica antagónica.

- d) El caso de Pontevedra es muy diferente a todos los anteriores pues, aunque los datos ponen de manifiesto un importante desarrollo de la periferia, este resultado sería engañoso si no tuviésemos en cuenta que su peso demográfico y su potencial de crecimiento están estrechamente relacionados con la formación de una conurbación entre Pontevedra y Marín, de manera que se trata de dos ciudades soldadas más que de una estructura monocéntrica de tipo centro-periferia como las anteriores. Además, por si esta razón no fuera suficiente, la expansión turística y residencial del borde norte de la ría ha provocado la fusión morfológica entre todos los núcleos existentes, formando un continuo edificado que tiene más que ver con los propios factores endógenos de crecimiento, como ocurre en Sanxenxo, que con el efecto dinamizador derivado de la descentralización del crecimiento desde el municipio central. Estamos, por lo tanto, ante una triple conurbación urbana de la que Pontevedra no es más que una parte del conjunto.
- e) Ourense, que en los años ochenta había empezado a desarrollar una periferia urbana considerable en relación con su tamaño, ha perdido esa característica a favor de una reconcentración de la población en el municipio urbano central, a pesar de su reducido tamaño, donde se han desarrollado a la vez nuevas oportunidades de empleo vinculadas a la terciarización de su economía.
- f) Finalmente, Lugo es la ciudad cuya periferia es más débil y menos dinámica, pero no podía ser de otro modo dada la oferta de suelo rural dentro del propio municipio, por lo que la periferia se reduce a expansiones lineales siguiendo las principales vías de acceso, pero con una muy baja densidad urbana.

Tabla 6.- Crecimiento de las periferias urbanas

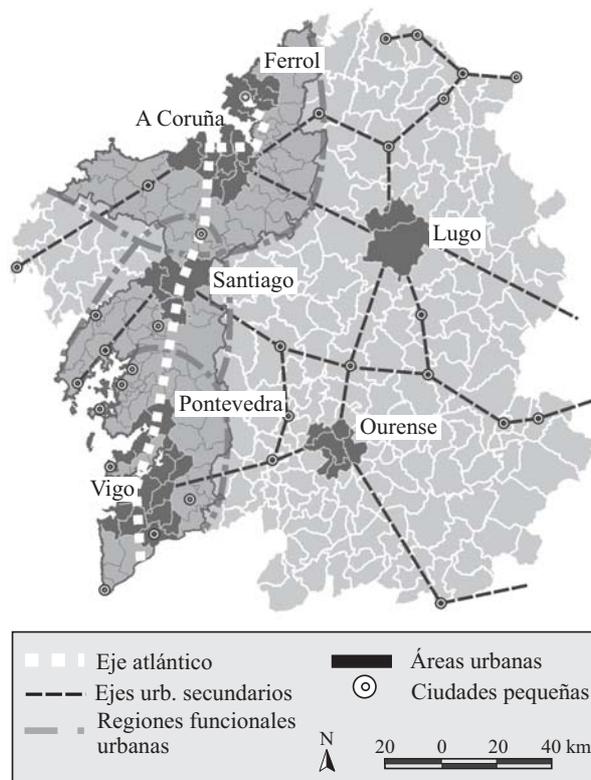
ÁREAS URBANAS	POBLACIÓN 1986	POBLACIÓN 2005	CRECIMIENTO (%)	PESO RELATIVO 1986	PESO RELATIVO 2005	DIFERENCIA	RELACIÓN P/AU (%)
Vigo	158.343	174.998	10,5	11,8	11,5	-0,3	37,3
A Coruña	94.447	152.614	61,6	7,1	10,0	+2,9	38,5
Ferrol	59.584	73.026	22,6	4,5	4,8	+0,3	48,6
Pontevedra	51.727	57.590	11,3	3,9	3,8	-0,1	42,0
Santiago	27.829	45.886	64,9	2,1	3,0	+0,9	33,0
Ourense	23.686	25.622	8,2	1,8	1,7	-0,1	19,1
Lugo	6.504	6.313	-2,9	0,5	0,4	-0,1	6,4
Total	422.119	536.049	27,0	31,5	35,2	+3,7	35,19

FUENTE: INE y elaboración propia.

Concluyendo, nuestras ciudades, después de haber concentrado el crecimiento de la población durante largos períodos, en estos veinte años han trasladado ese crecimiento hacia sus entornos, organizados en Administraciones locales descoordinadas y manteniendo pautas espaciales de crecimiento dirigidas la mayor parte de las veces por las tendencias del mercado más que por las propuestas derivadas de una ordenación previa del territorio. Y este hecho significa una importante carencia en relación con lo que ocurre en ciudades europeas de similar tamaño, ya que, co-

mo hemos constatado en un estudio anterior (Precedo, 2007), este es uno de los campos en que la situación de las ciudades gallegas en relación con las europeas es más deficitaria, y que se traduce tanto en las formulas de gestión como en una deficiente red de transporte público, en una excesiva densidad de las áreas centrales y en una carencia de planificación supramunicipal del uso del suelo. Son fuertes déficits a los que las ciudades deben hacer frente si se quiere aportar al futuro urbano de Galicia una calidad acorde con la que en este sentido han alcanzado la mayoría de las ciudades medias europeas.

Mapa 1.- Galicia: un sistema urbano policéntrico



FUENTE: Elaboración propia.

2. LAS NUEVAS TENDENCIAS DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN EN GALICIA: LA METROPOLIZACIÓN

En un reciente trabajo decíamos que: “*El sistema urbano de Galicia constituye un caso interesante para estudiar la evolución y ajuste de un sistema policéntrico de ciudades a la etapa postindustrial, así como su apertura al sistema urbano glo-*

bal” (Precedo y Míguez, 2007), siendo probablemente Galicia “*el exponente más claro de este modelo entre los sistemas de ciudades españolas*” (Precedo, 1988). Una estructura territorial que “*aporta indudables ventajas para un desarrollo territorial equilibrado, y para canalizar un proceso de difusión de la urbanización desde las ciudades mayores hacia las pequeñas*” (Precedo, 1974), aunque presenta ciertos inconvenientes como, por ejemplo, la dificultad para la formación de una metrópoli regional aglutinadora, que en la práctica fue sustituida por sucesivos liderazgos compartidos que dieron lugar a un equilibrio inestable del sistema de ciudades (Precedo, 1987) y a un aumento de la urbanización dispersa.

En la base del sistema está una red de ciudades pequeñas, en su mayoría cabeceiras de comarcas rurales renovadas o de asentamientos urbanos litorales, que reforzaron el policentrismo del sistema. De hecho, la distancia media entre las pequeñas ciudades (las villas) es de 20 km (Precedo, 1974). No es extraño que, por esta razón, en las periferias urbanas la descentralización del crecimiento se superpusiera a los procesos de desarrollo endógeno generados en torno a las pequeñas ciudades, formándose extensas áreas rururbanas donde la falta de coordinación de las políticas municipales provocó un fuerte desorden territorial. Se trata de dos procesos simultáneos: por una parte, la rururbanización difusa, caracterizada por la dispersión residencial y por las actividades económicas derivadas de los recursos endógenos (cadena empresarial del mar, turismo y pequeñas industrias locales); y, por otra parte, una acusada descentralización del crecimiento urbano canalizado por una densa red de carreteras. Ambos dieron lugar a numerosas microconurbaciones urbanas lineales, que contribuyeron a soldar los espacios rururbanos con los periurbanos en torno a las siete ciudades medias. En el sector más dinámico –el eje atlántico– la distancia media es de 52 km y los tiempos medios de desplazamientos de 33 minutos por autopista (71 minutos y 53 km por carretera), que pronto se reducirán con las nuevas prestaciones ferroviarias.

En tercer lugar, cabe señalar que, a partir de los años noventa, se produjo “*una reestructuración del sistema de ciudades como consecuencia del ajuste que tuvo lugar en la transición postindustrial y su apertura a un entorno global*” (Precedo y Míguez, 2007). Destacan cinco hechos:

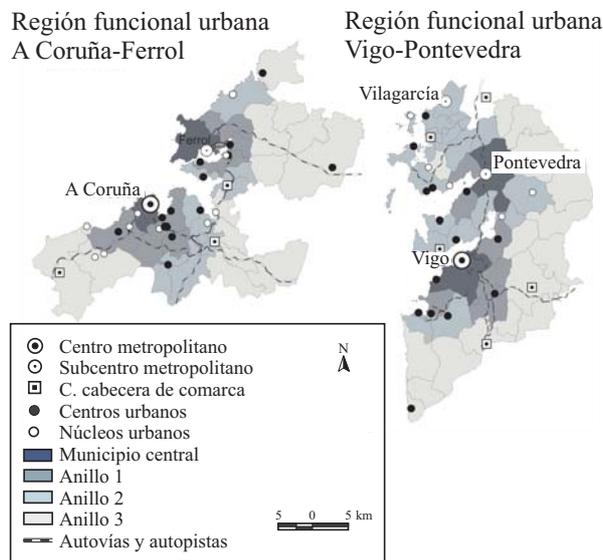
- 1) La descentralización del dinamismo demográfico y económico desde las ciudades hasta las áreas metropolitanas, como ya hemos visto.
- 2) El aumento de la internacionalización y la competitividad de las economías urbanas con base en la formación de un nuevo tejido empresarial que ha logrado posicionarse en el mercado global (por ejemplo, Inditex en A Coruña).
- 3) El reforzamiento de la especialización urbana y la puesta en marcha de nuevas estrategias de gestión y de asociacionismo urbano.
- 4) La especialización postindustrial, que contribuyó a la terciarización de todas las ciudades y a la apertura hacia el exterior de las más dinámicas, principalmente

en los ámbitos empresarial, turístico, cultural y, más recientemente, del conocimiento.

5) La consolidación del proceso de metropolización.

Estamos ante una internacionalización que aún resulta más interesante porque se produjo en una región periférica, altamente ruralizada y que todavía presenta importantes bolsas de subdesarrollo, lo que permite constatar una vez más el papel del sistema urbano como factor de innovación y de arrastre del desarrollo regional.

Mapa 2.- Regiones funcionales A Coruña-Ferrol y Vigo-Pontevedra



FUENTE: Elaboración propia.

2.4. LA ACTUAL ESTRATEGIA METROPOLITANA: HACIA LOS NUEVOS ESPACIOS COMPETITIVOS

A excepción de los planes estratégicos citados, se carecía de proyectos de competitividad global según el modelo de “city strategy”, por eso en el año 2006 iniciamos el ya mencionado estudio para el área metropolitana de A Coruña (Precedo y Míguez, 2007). Su objetivo era definir una estrategia de competitividad basada en el marketing metropolitano, partiendo de una “visión de posicionamiento” del área metropolitana como “ciudad media global” (modelo de ciudad). Un análisis objetivo posterior proponía una estrategia de gestión con tres objetivos: competitividad económica, sostenibilidad territorial y gobernabilidad. A partir de estos desarrollos

avanzamos en el diseño de “una ciudad metropolitana policéntrica” (modelo territorial) y se trazó una propuesta de marketing operativo compuesta por doce productos urbanos asociados a la identidad y a la marca urbana como soporte para una acción participativa basada en la creatividad colectiva o social. A la propuesta la denominamos “A Coruña, una metrópoli euroatlántica”, por ser este término el que resumía el posicionamiento y la gestión estratégica de la ciudad. Entre esas medidas propugnaba, en primer lugar, la asociación estratégica de A Coruña con Ferrol para incrementar el umbral de competitividad de ambas para formar una eurociudad.

El estudio se enfocó desde la siguiente perspectiva: en primer lugar, se tomó la “visión” de la ciudad a partir del potencial acumulado y se anticipó una definición apriorística del modelo del área metropolitana del siglo XXI. A partir de esa “visión”, se realizó un análisis estratégico para la definición y diseño del productociudad basado en tres ejes:

- 1) La estrategia de posicionamiento: orientada a la competitividad en el sistema urbano global a partir de la internacionalización de los recursos urbanos acumulados. Se constató la existencia de dos factores deficitarios de competitividad: la carencia de un modelo sostenible de planificación metropolitana y la ausencia de un modelo de gobernabilidad adecuado. Ambos objetivos constituyeron el objeto de los dos ejes estratégicos siguientes.
- 2) La estrategia territorial: abarca la planificación metropolitana cuya filosofía se basó en tres factores: la creación de una nueva identidad urbana –la “ciudad metropolitana”–, el policentrismo –la “ciudad policéntrica”– y la sostenibilidad –la “ciudad verde”–. Incluimos aquí temas como las infraestructuras, la movilidad, las redes urbanas, los modelos urbanos, el tratamiento del paisaje, etc.
- 3) La estrategia de gobernabilidad: la aplicación del plan requería la existencia de un modelo de cooperación que incluyera tanto la gobernabilidad metropolitana como la participación social. Los principios filosóficos fueron los siguientes: la identidad metropolitana como referente psicosocial para la participación, la cooperación para la cocreatividad y el liderazgo social, sustituyendo el modelo vertical burocrático por un modelo de cooperación social en red.

Las tres estrategias anteriores debían completarse con una cuarta generada por una doble vía: por un lado, el objetivo general del proyecto, es decir, el posicionamiento exterior y, por otro, haber detectado un fuerte déficit de política exterior. Para ello elaboramos la estrategia de marketing metropolitano.

Con la integración de los ejes estratégicos completamos el diseño del proyecto metropolitano, para hacer del área metropolitana una ciudad más competitiva, de mayor calidad, mejor gestionada y más participativa. Esta secuencia se presenta en la figura 1.

Figura 1.- El modelo “city strategy marketing” del área metropolitana de A Coruña



La agrupación de las acciones contenidas en las tres estrategias anteriores conformaron la base y el contenido de la última parte del proyecto: una estrategia de marketing operativo. Su fin era completar el estudio estratégico de la primera parte enfocándolo desde una perspectiva estratégica de posicionamiento e internacionalización, que constituía el objetivo del estudio.

Parece oportuno reproducir un párrafo que redactamos al final de la segunda parte: “todas estas propuestas [se refiere a las acciones explicitadas] no son más que ideas o principios ordenadores y estructurantes de la ciudad metropolitana del futuro, pero que para su concreción requieren la colaboración del tejido asociativo, de los grupos locales de trabajo y de las nuevas formas de participación ciudadana”, de acuerdo con el principio de cocreatividad en que se basa la filosofía de este proyecto de ciudad.

Precisamente por eso fue necesario elaborar un documento simplificado que contuviese todas las propuestas sugeridas por las diferentes partes del estudio, para que fueran propuestas fácilmente percibibles por la población, aportando la concreción visual y funcional del proyecto de ciudad metropolitana. Esta es la razón que hizo de esta idea un factor estratégico, susceptible de actuar como desencadenante del proceso de toma de decisiones compartidas, para reforzar la autoidentificación de la población con el proyecto de una ciudad metropolitana que quiere ser una nueva identidad urbana, comprensiva y superadora de cada una de las partes que la constituyen –los municipios–.

Este estudio, como ya se ha señalado, demostró empíricamente lo que ya en anteriores propuestas se había adelantado: el déficit competitivo del área metropolitana actual, en términos dimensionales, por el carácter de la masa crítica necesaria en comparación con el tamaño medio de las ciudades del sistema atlántico europeo, que fue el segmento objetivo de competitividad asignado (el “target”), utilizando los datos de Urban Audit para veintiséis ciudades. En efecto, concluimos que, en una elevada proporción de las variables consideradas, la metrópoli coruñesa podía competir en calidad urbana, estando los principales déficits en la gestión supramunicipal –infraestructuras y planeamiento urbanístico, gobernabilidad– y en el tamaño demográfico, ya que no en el económico, en el que la internacionalización de la

economía metropolitana ofrecía un valor estratégico altamente competitivo. Eso mismo constatamos después al considerar el rango poblacional de las MEGA (áreas metropolitanas europeas), ya que si en el primer caso el tamaño medio estaba en 798.405 habitantes, en el segundo era de 1.600.000. Por lo tanto, se propuso como primer proyecto operativo la recuperación de la ya mencionada idea de la “ciudad de las rías” para crear una región urbana funcional entre A Coruña y Ferrol, buscando también la complementariedad y la integración de sus dos puertos exteriores.

Simultáneamente, el Gobierno de la Xunta de Galicia expuso públicamente una opción política a favor de la creación de las dos grandes áreas metropolitanas citadas, asimilando el área funcional constitutiva de las dos regiones urbanas a las áreas metropolitanas, como habían sugerido la mayoría de las propuestas anteriores. La primera –la de Vigo-Pontevedra– en el sur, donde había más sensibilidad política, y la otra –la de A Coruña-Ferrol– en el norte. Su estudio lo estamos realizando cuando este artículo se redacta. La base argumental de esta opción descansa en cuatro factores:

- 1) La necesidad de buscar una fórmula de gestión innovadora para la planificación estratégica (“*city strategy*”) y el posicionamiento (marketing urbano) adaptada a los potenciales del sistema urbano.
- 2) La inexistencia de un órgano institucional correspondiente a los espacios económicos metropolitanos, lo que demanda la creación de instrumentos de cooperación público-privados.
- 3) La necesidad de constituir áreas metropolitanas que por sus dimensiones fueran competitivas en el nuevo mapa europeo puesto que, como ya habíamos demostrado en los estudios clasificatorios del sistema de ciudades, las ciudades gallegas están excluidas en los rangos más competitivos por su dimensión actual.
- 4) Las recomendaciones contenidas en la Estrategia territorial europea sobre la consolidación de un sistema urbano policéntrico en Europa mediante la creación de nuevos polos metropolitanos asociativos, para lo cual las ciudades puerto (como las gallegas) constituían una opción preferente.

Como era de esperar, una estrategia como esta habría de encontrar una respuesta desigual entre las ciudades, pero el mismo hecho de haberse formulado generó un interesante debate sobre el futuro de las áreas metropolitanas, una nueva concepción que ha permitido ampliar el discurso metropolitano, sustrayéndolo de los estrechos cauces administrativos anteriores y llevándolo a un marco global. De este modo, se plantea como posibilidad una fórmula combinada:

- a) Consorcios para la gestión de los servicios públicos en áreas urbanas supramunicipales.
- b) Nuevos órganos o agencias de cooperación público-privada para los nuevos espacios metropolitanos policéntricos.

Es un modelo que todavía está en fase de estudio pero que se mueve en un sistema abierto, flexible y participativo de gestión, guiado por una visión más relacionada con el modelo de “*city strategy marketing*” que con la visión administrativa, cuya experiencia no había dado hasta ahora resultados positivos en otras ciudades.

5. CONCLUSIONES

De todo lo dicho, se deduce que Galicia, tal y como decíamos en una anterior publicación: “*constituye un interesante caso para estudiar como entre las principales ciudades del sistema regional tienen lugar alternancias y modificaciones funcionales de posicionamiento jerárquico regional y de posicionamiento exterior en el sistema internacional de ciudades*”. Por otro lado, cabe señalar que “*estamos también ante un caso demostrativo de cómo un sistema policéntrico de ciudades medias puede constituir una alternativa complementaria a las grandes aglomeraciones urbanas*” para desarrollar lo que en el documento europeo ESPON (2004) se denomina PIA, es decir, áreas potenciales de integración, formadas sobre espacios urbanos policéntricos entre los que exista una continuidad basada en la proximidad morfológica. Pero para ello es necesario configurar e institucionalizar antes las áreas metropolitanas con dimensiones demográficas y económicas que sean competitivas en el nuevo sistema europeo de ciudades mediante modelos asociativos de ciudades medias próximas. De este modo, frente a las tesis centradas en las metrópolis mundiales globales como únicos espacios competitivos y como soportes urbanos de la globalización (Castells, 2001), puede pensarse también en otras hipótesis. De hecho, algunos autores han propugnado el concepto de ciudades subglobales (Hall, 2001) en un segundo escalón jerárquico del sistema urbano global. En un tercer escalón podrían incluirse las ciudades intermedias constituidas sobre áreas metropolitanas policéntricas de rango internacional, mediante la asociación de ciudades próximas (A Coruña-Ferrol y Vigo-Pontevedra), como nuevos espacios urbanos de integración y competitividad. Es este un tema que requeriría un debate más amplio, pero lo trataremos aquí brevemente para concluir nuestro trabajo.

Desde este punto de vista, también podemos afirmar que la metropolización, además de formar parte del proceso de urbanización y de constituir un nuevo ámbito jurídico-administrativo, asume para las ciudades medias el rango de una acción estratégica de competitividad urbana, constituyendo una singular experiencia que, al estar basada en las propuestas que se habían hecho en el pasado, asegura la continuidad del modelo territorial pero adaptado al nuevo contexto urbano impuesto por la globalización.

Además de lo dicho con carácter general, los resultados aportados por los análisis parciales permiten aceptar la hipótesis formulada sobre la reestructuración del sistema de ciudades como consecuencia del importante ajuste que tuvo lugar duran-

te la transición postindustrial y su apertura a un entorno global. Cabe destacar los siguientes hechos:

- 1) El aumento de la internacionalización y de la competitividad de las economías urbanas con base en la formación de un nuevo tejido empresarial que ha logrado posicionarse en el mercado global.
- 2) La especialización urbana en las actividades propias de la ciudad postindustrial, que ha contribuido a la terciarización de las ciudades y a su apertura hacia el exterior, principalmente en los ámbitos turístico, cultural y tecnológico.
- 3) La descentralización del dinamismo demográfico y económico desde las dos áreas metropolitanas hacia las ciudades medias.
- 4) Las políticas y estrategias urbanas llevadas a cabo constituyen un interesante marco de referencia en actividades innovadoras.
- 5) El reforzamiento del policentrismo en el nuevo sistema urbano conecta la estructura actual con el modelo anterior, pero generando un nuevo diseño funcional del sistema del que pueden derivarse efectos de complementariedad y de asociacionismo urbano con un alto valor estratégico para articular el sistema policéntrico y superar los excesos localistas dominantes.

Y para finalizar, reproduciremos un párrafo anterior: todo este proceso, que nos parece interesante en sí mismo, aún resulta más sorprendente porque se produjo en una región periférica, altamente ruralizada y que todavía presenta importantes bolsas de subdesarrollo, lo que permite constatar una vez más el papel del sistema urbano como factor de innovación y de arrastre del desarrollo regional. En este contexto quisiéramos destacar un hecho: la demostración de como las ciudades medias pueden convertirse en polos de competitividad en el sistema de ciudades globales, lo cual posee un significado relevante porque permite plantear una alternativa consistente al modelo de las megaciudades, desde un sistema económico local innovador y susceptible de aportar un entorno de elevada calidad de vida desde el punto de vista social y ambiental, un escenario urbano de calidad para las ciudades medias que encuentran en él su mayor fortaleza competitiva y sus principal ventaja comparativa.

BIBLIOGRAFÍA

- BLANCO, J. (2004): *La emergencia de las nuevas ciudades en la era global*. Gijón: Trea.
- CASTELLS, M. (2001): *La era de la información*. Madrid: Alianza.
- EUROPEAN UNION (2004): *Potentials for Polycentric Development in Europe*. (Documento ESPON 111). Luxembourg: European Union.
- HALL, P. (2001): *Cities in Civilization*. London: Harper Collins.
- PRECEDO LEDO, A. (1992): *Orense, centro de equilibrio*. A Coruña: Caixa Galicia.

- PRECEDO LEDO, A. (1995): *El área urbana de Ferrol: la crisis de un modelo urbano*. A Coruña: Caixa Galicia.
- PRECEDO LEDO, A. [ed.] (2001): *Los problemas demográficos en el cambio de siglo*. A Coruña: IEE / Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- PRECEDO, A. (1974): "Galicia: red urbana y desarrollo regional", *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, t. CX, pp. 161-219.
- PRECEDO, A. (1987): *Galicia: estructura del territorio y organización comarcal*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.
- PRECEDO, A. (1988a): *La red urbana*. Madrid: Síntesis.
- PRECEDO, A. (1988b): *Vigo: área metropolitana*. A Coruña: Caixa Galicia.
- PRECEDO, A. (1990): *La Coruña, metrópoli regional*. A Coruña: Caixa Galicia.
- PRECEDO, A. (1999): "La ciudad comarcal: A Diffused Green-City Region", en: *The Future of Industrial Regions. Regional Strategies a Local Action Towards Sustainability*. (Working Paper Book). Gelsenkirchen: AIU-ISOCARP.
- PRECEDO, A. (2004a): "El modelo de desarrollo comarcal", *Boletín de la AGE*, núm. 38, pp. 29-45
- PRECEDO, A. (2004b): *Nuevas realidades territoriales para el s. XXI*. Madrid: Síntesis.
- PRECEDO, A. [dir.] (2007): *El área metropolitana de La Coruña: una metrópoli euroatlántica*. A Coruña: Deputación Provincial da Coruña.
- PRECEDO, A.; MÍGUEZ, A. (2007): "Policentrismo urbano y ajuste del sistema de ciudades en Galicia", *Rev. Xeográfica*, núm. 7, pp. 75-93.